

Vec C-37/21

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

22. január 2020

Vnútroštátny súd:

Amtsgericht Hamburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

30. december 2020

Žalobkyňa:

flightright GmbH

Žalovaná:

Ryanair DAC, predtým Ryanair Ltd

PRACOVNÝ DOKUMENT

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

na Súdnom dvore Európskej únie

podľa článku 267 ZFEÚ

v konaní 22 a C 22/02 vedenom na Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko)

[omissis]

1. Dôvody podania návrhu na začatie prejudiciálneho konania

Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) často prejednáva spory týkajúce sa uplatňovania nariadenia (ES) č. 261/2004 o právach cestujúcich v leteckej doprave, v ktorých je medzi účastníkmi konania sporné, či oneskorené udelenie povolenia na vzlet zo strany riadenia letovej prevádzky už ako také predstavuje mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3, pričom už nie je podstatné, či dôvod príslušného oneskoreného udelenia povolenia na vzlet predstavuje mimoriadny dôvod. Táto otázka je tiež sporná najmä v prípade, ak dôvod oneskoreného udelenia povolenia na vzlet spočíval v aktuálnych poveternostných podmienkach na letisku, pričom tieto poveternostné podmienky nepredstavovali mimoriadne poveternostné podmienky pre daný región a dané ročné obdobie. Keďže takéto spory opakovane vznikajú v mieste ako je Hamburg, vnútroštátny súd predpokladá, že tieto právne otázky sú v súčasnosti dôležité v mnohých konaniach aj na iných súdoch v miestach, v ktorých sa nachádzajú veľké letiská, a to tak v Spolkovej republike Nemecko, ako aj v celej Európe, takže sa zdá užitočné, aby Súdny dvor zaujal stanovisko k tejto otázke výkladu článku 5 ods. 3 s cieľom do budúcnosti jednoznačne objasniť právny stav v celej Európe.

2. Skutkové okolnosti sporu vo veci samej

2.1. Veľké meškание v dĺžke 4 hodín a 40 minút

Predmetom sporu medzi spoločnosťami Flightright GmbH a Ryanair DAC sú postúpené nároky cestujúcich Sophie B. a Marvina B. Cestujúci mali 26. októbra 2019 na základe potvrdenia rezervácie, ktoré im zaslala žalovaná, letieť z Hamburgu do Krakova a pristáť v Krakove o 9.45 hod. miestneho času. Lietadlo žalovanej v skutočnosti dorazilo do Krakova až o 14.25 hod., takže došlo k meškaniu v konečnom cieľovom mieste v dĺžke približne 4 hodín a 40 minút, teda k veľkému meškaniu v zmysle ustálenej judikatúry Súdneho dvora, ktoré sa rovná zrušeniu v zmysle článku 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004 a zakladá právo na náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia.

2.2. Mimoriadna okolnosť z dôvodu oneskoreného udelenia povolenia na vzlet v dôsledku zlého počasia

Žalovaná tvrdí, že podľa článku 5 ods. 3 nariadenia nie je povinná vyplatiť náhradu, keďže veľké meškanie bolo spôsobené mimoriadnou okolnosťou v zmysle tohto ustanovenia, pričom žalovaná nebola schopná zabrániť tejto okolnosti, resp. jej dôsledkom súvisiacim s oneskorením ani primeranými opatreniami.

Letecká spoločnosť tvrdí, že takou mimoriadnou okolnosťou je, že sporný let pristál v Krakove s veľkým meškaním preto, lebo už z Hamburgu odletel s veľkým meškaním, čo bolo spôsobené tým, že predchádzajúci let priletel z Krakova do Hamburgu s veľkým meškaním. To bolo spôsobené tým, že v Krakove z dôvodu zlého počasia došlo k meškaniu odletu v dĺžke 4 hodín a 52 minút [omissis]. Zlé počasie spočívalo v hmle, ktorá viedla k zlej viditeľnosti, čo ohrozovalo bezpečnosť letu.

Letecká spoločnosť sa domnieva, že ide o mimoriadnu okolnosť, lebo žalovaná nezodpovedá za poveternostné podmienky [omissis].

3. Predpisy a pravidlá, ktoré uplatnil vnútroštátny súd

Vnútroštátny súd sa domnieva, že okolnosti, ktoré uviedla letecká spoločnosť, nepostačujú na presvedčivé preukázanie mimoriadnej okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004.

Pri výklade pojmu „mimoriadna okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia vychádza vnútroštátny súd z nasledujúcich právnych pravidiel:

- 3.1.: Výnimka stanovená v článku 5 ods. 3 sa má tak ako všetky výnimky vykladať reštriktívne.
- 3.2.: Mimoriadne okolnosti sú len okolnosti, ktoré sa vymykajú riadnej situácii [rozsudok Súdneho dvora vo veci C-12/11, bod 29].
- 3.3.: Výpočet uvedený v odôvodnení 14 sa automaticky nezhoduje s mimoriadnymi dôvodmi, ale vždy si vyžaduje preskúmanie konkrétneho prípadu (rozsudok Súdneho dvora vo veci C-549/07)
- 3.4.: Prípád, keď sa niečo „vymyká riadnej situácii“ v zmysle judikatúry Súdneho dvora, nemožno stotožňovať s prípadom, keď je niečo neočakávané, nezavinené, nevyhnutné, neobvyklé alebo keď niekto za niečo „nezodpovedá“.
- 3.5.: Mimoriadnou okolnosťou v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia je len okolnosť, ktorá sa netýka bežnej aktivity leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly z dôvodu svojej povahy alebo pôvodu (rozsudky Súdneho dvora vo veciach C-549/07 a C-257/14).

3.6.: Na odôvodnenie predpokladu, že ide o mimoriadnu okolnosť, nepostačuje každá udalosť, ktorej letecká spoločnosť nedokáže zabrániť, ale len udalosť, ktorá prekračuje rámec bežnej a predvídateľnej prevádzky leteckej dopravy [*omissis*].

3.7.: Nepriaznivé poveternostné podmienky, ktoré dočasne neumožňujú vzlet, nie sú vždy mimoriadnymi okolnosťami, ale môžu nimi byť len v konkrétnom prípade [*omissis*].

4. Dôsledky pre výklad pojmu „mimoriadna okolnosť“ v prípade oneskoreného udelenia povolenia na vzlet z dôvodu zlého počasia, ktoré vyvodil vnútroštátny súd

Z pravidiel výkladu pojmu mimoriadna okolnosť uvedených v bode 3 vnútroštátny súd vyvodzuje tieto ďalšie pravidlá:

4.1.:

Oneskorené povolenie na vzlet, ktoré udelilo riadenie letovej prevádzky, samo osebe nepredstavuje mimoriadnu okolnosť, keďže oneskorenie pri udeľovaní povolenia riadenia letovej prevádzky na vzlet, takzvaný posun prevádzkového intervalu, nepredstavuje udalosť, ktorá sa v leteckej doprave „vymyká riadnej situácii“, ale udalosť, ktorá je súčasťou bežnej a predvídateľnej prevádzky a rámcových podmienok medzinárodnej leteckej dopravy. Ide o udalosť, ktorá spadá do bežnej aktivity leteckých dopravcov.

V súdnej praxi prvostupňových súdov sa vyskytujú spory, v ktorých letecké spoločnosti uvádzajú posuny prevádzkových intervalov zo strany riadenia letovej prevádzky ako udalosti, ktoré sa nevymykajú riadnej situácii, nepresahujú rámec obvykle sa vyskytujúcich udalostí, ale uvádzajú ich pravidelne a často, takže okolnosť, že sa nevymykajú riadnej situácii, môže súd považovať za všeobecne známu.

Ak by súd nemohol považovať skutočný obvyklý, bežný a predvídateľný charakter posunu prevádzkových intervalov zo strany riadenia letovej prevádzky za okolnosť, ktorá je súdu známa, v tejto súvislosti by bolo potrebné vykonať v konaní znalecké dokazovanie. Okolnosť, ktorá sa v medzinárodnej leteckej doprave nevyskytuje mimoriadne zriedka, ale pravidelne, nemôže byť okolnosťou, ktorá sa vymyká riadnej situácii.

4.2.:

Posuny prevádzkových intervalov zo strany riadenia letovej prevádzky sa majú považovať za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 len v prípade, ak sú založené na okolnostiach, ktoré možno označiť za mimoriadne v zmysle článku 5 ods. 3. Ak je posun prevádzkového intervalu založený napríklad na tom, že na dotknutom letisku došlo k leteckej nehode, v dôsledku ktorej sa musela vzletová dráha na niekoľko hodín uzavrieť, alebo

k teroristickej hrozbe, v dôsledku ktorej sa letecká prevádzka musela na niekoľko hodín zastaviť, je založený na mimoriadnej okolnosti. Ak je posun prevádzkového intervalu založený na okolnosti, ktorá nie je mimoriadna, ako napríklad zľadovatená vzletová dráha alebo zľadovatené krídla v dôsledku ranných mínusových teplôt v zime v Hamburgu, tak nepredstavuje mimoriadnu okolnosť.

4.3.:

Nepriaznivé počasie ako dôvod posunu prevádzkového intervalu predstavuje mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 len v prípade, ak je samotné nepriaznivé počasie mimoriadnou okolnosťou, teda ak sa nepriaznivé počasie na dotknutom mieste v dotknutom čase „vymyká riadnej situácii“ a nepatrí k „bežným a predvídateľným poveternostným podmienkam“ na dotknutom mieste v dotknutom čase, ale „prekračuje ich rámec“. Nepriaznivé poveternostné podmienky, ktoré sa na určitom mieste v určitom čase nevymykajú riadnej situácii a na určitom mieste v určitom čase neprekračujú rámec bežných a predvídateľných poveternostných podmienok, sú udalosťami, ktoré spadajú do bežnej aktivity leteckých spoločností a sú súčasťou bežných rámcových podmienok leteckej dopravy.

5. Otázky položené Súdnemu dvoru v rámci tohto návrhu na začatie prejudiciálneho konania

Vzhľadom na to, že letecké spoločnosti často spochybňujú výklad vnútroštátneho súdu uvedený v bode 4 ako neodôvodnený, z čoho vyplývajú v celej Európe zodpovedajúce právne otázky, vnútroštátny súd kladie Súdnemu dvoru nasledujúce otázky:

5.1.:

Predstavuje oneskorené povolenie na vzlet, ktoré udelilo riadenie letovej prevádzky, už samo osebe mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 o právach cestujúcich v leteckej doprave, alebo nepredstavuje takú okolnosť, keďže oneskorenie pri udeľovaní povolenia riadenia letovej prevádzky na vzlet, takzvaný posun prevádzkového intervalu, nepredstavuje udalosť, ktorá sa v leteckej doprave „vymyká riadnej situácii“, ale udalosť, ktorá je súčasťou bežnej a predvídateľnej prevádzky a rámcových podmienok medzinárodnej leteckej dopravy, lebo ide o udalosť, ktorá spadá do bežnej aktivity leteckých dopravcov?

5.2.

Má sa považovať za všeobecne známe, že takzvané posuny prevádzkových intervalov zo strany riadenia letovej prevádzky v medzinárodnej leteckej doprave nie sú okolnosťami, ktoré sa v zmysle judikatúry Súdneho dvora vymykajú riadnej situácii, ale obvyklými, bežnými a predvídateľnými javmi spojenými s leteckou dopravou, alebo je v tejto súvislosti v konaní potrebné vykonať znalecké dokazovanie, pričom táto okolnosť by bola preukázaná len vtedy, ak sa posuny

prevádzkových intervalov v medzinárodnej leteckej doprave vyskytujú mimoriadne zriedka, a nie pravidelne?

5.3.:

Majú sa posuny prevádzkových intervalov zo strany riadenia letovej prevádzky považovať za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 len v prípade, ak sú založené na okolnostiach, ktoré možno označiť za mimoriadne v zmysle článku 5 ods. 3, teda napríklad v prípade nehody alebo teroristickej hrozby, ale nie na poveternostných podmienkach, ktoré sú v čase a na mieste udalosti bežné a ktoré dočasne obmedzujú leteckú dopravu?

5.4.:

Predstavuje nepriaznivé počasie ako dôvod posunu prevádzkového intervalu mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 predovšetkým len v prípade, ak je samotné nepriaznivé počasie mimoriadnou okolnosťou, teda ak sa nepriaznivé počasie na dotknutom mieste v dotknutom čase „vymyká riadnej situácii“ a nepatrí k „bežným a predvídateľným poveternostným podmienkam“ na dotknutom mieste v dotknutom čase, ale „prekračuje ich rámec“?

Sú nepriaznivé poveternostné podmienky, ktoré sa na určitom mieste v určitom čase nevymykajú riadnej situácii a na určitom mieste v určitom čase neprekračujú rámec bežných a predvídateľných poveternostných podmienok, udalosťami, ktoré spadajú do bežnej aktivity leteckých spoločností a sú súčasťou bežných rámcových podmienok leteckej dopravy v zmysle výkladu článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, ktorý podal Súdny dvor?

[omissis]